HONDA

Nouvelles sur la réparation des carrosseries

MODEL/YEAR MODÈLE /ANNÉE	DATE OF ISSUE DATE EN VIGUEUR	BULLETIN NUMBER NUMÉRO DU BULLETIN
Odyssey 2011	*9 déc. 2013*	*BRN-13-3*

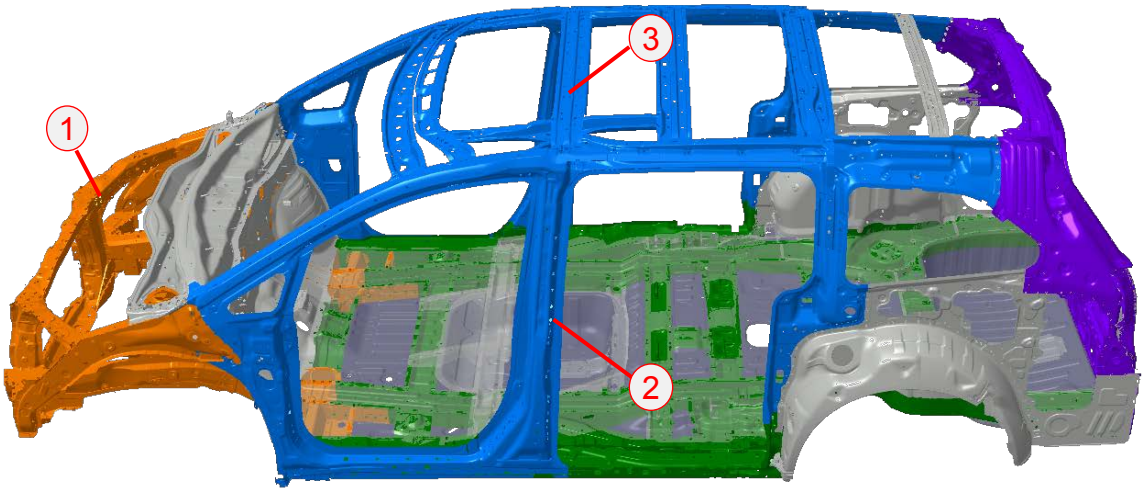
Odyssey 2011 : Information pour la réparation de la carrosserie du nouveau modèle

AVERTISSEMENT : Cette publication contient un survol de la nouvelle carrosserie et des nouvelles technologies du véhicule pouvant affecter les réparations effectuées à la suite d'une collision ou les autres réparations de carrosserie. Consultez toujours les manuels de service et de réparation de carrosserie appropriés afin d'obtenir toute l'information nécessaire pour les réparations. Vous pouvez vous procurer un abonnement à l'adresse : techinfo.honda.com

TABLE DES MATIÈRES

Technologies de la nouvelle carrosserie du modèle	Page 2
Information pour la réparation de la carrosserie	Page 4
Précautions et information pour le soudage	Page 5
Composants et réparations du système de coussins gonflables	Page 7
Information pour la réparation des composants électriques	Page 9

APERÇU DES CARACTÉRISTIQUES DE LA CARROSSERIE



La carrosserie des modèles 2011-13 possède les caractéristiques suivantes :

1. Structure de carrosserie Advanced Compatibility Engineering^{MC} (ACE^{MC}).
2. Utilisation considérable d'acier haute résistance (59 %), dont 7 % à des calibres de 780, 980 et 1 500 MPa.
3. Structure de toit renforcée pour une protection améliorée contre le renversement.

En ce qui concerne l'année-modèle 2014, une modification mineure (MMC) vient améliorer les caractéristiques suivantes relatives à la carrosserie :

1. Structure de carrosserie Advanced Compatibility Engineering^{MC} (ACE^{MC}) de nouvelle génération.
2. Plus grande utilisation d'acier à ultra haute résistance par rapport aux modèles 2011-13, notamment 40 pièces à des calibres de 980 MPa et 17 pièces à des calibres de 1 500 MPa. Ces nouvelles pièces améliorent la distribution de l'énergie en cas de collision frontale grâce à une plus grande variété des modes de gestion des forces de collision déportées et obliques.

REMARQUE : À partir de l'année-modèle 2014, le capot et les ailes avant sont fabriqués à partir d'aluminium.

© 2013 Honda Canada Inc. – Tous droits réservés

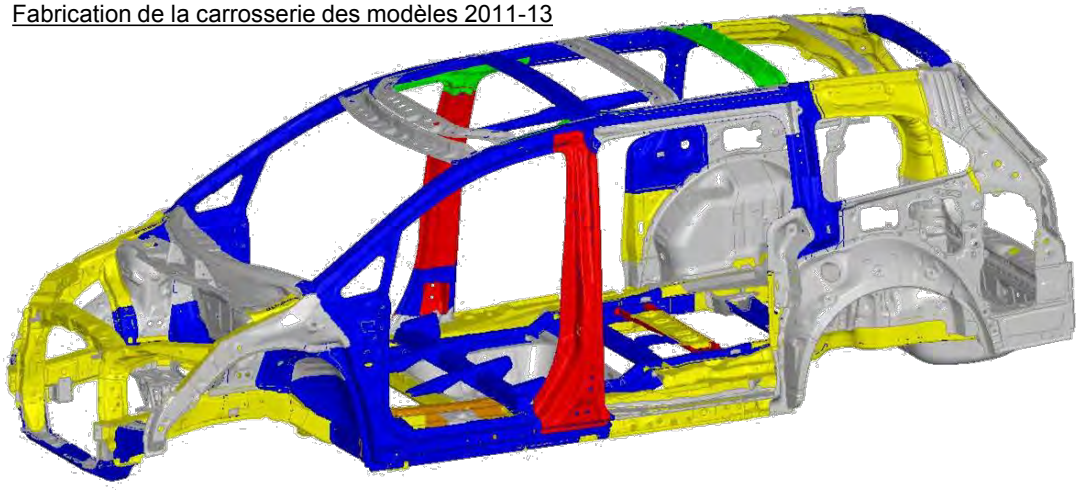
Technologie de carrosserie du nouveau modèle

FABRICATION DE LA CARROSSERIE ET TENEUR ÉLEVÉE EN ACIER À HAUTE RÉSISTANCE

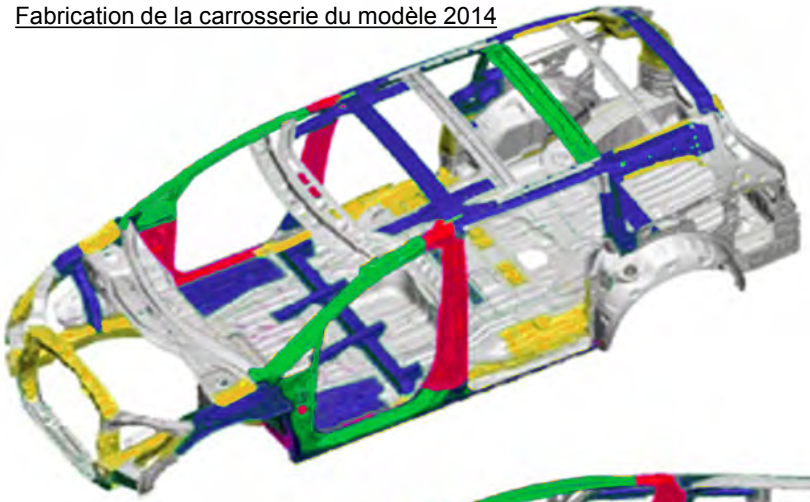
- Les pièces en acier suivent un code de couleurs indiquant leur résistance à la traction en mégapascals (MPa).
- L'acier à haute résistance est l'acier dont la résistance à la traction est de 340 MPa ou plus.
- Les procédures de réparation et de soudage de l'acier varient selon la résistance à la traction des pièces concernées.

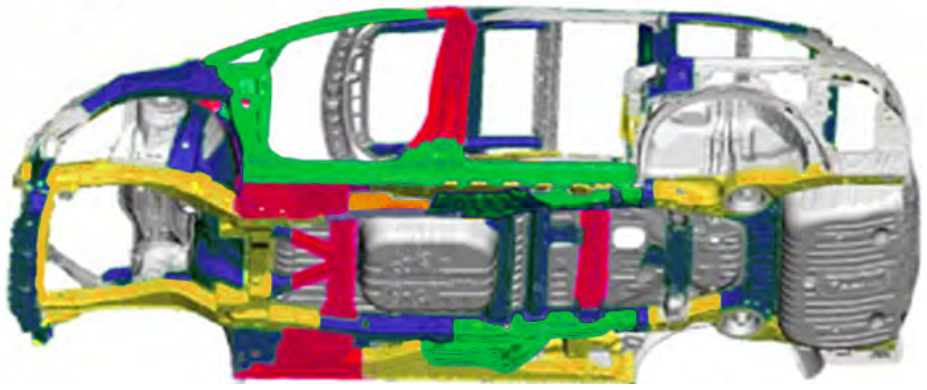
REMARQUE : Ces illustrations sont présentées à titre de référence générale seulement. Certaines pièces de la carrosserie sont fabriquées de plusieurs couches d'acier de résistances différentes. Consultez toujours la section du manuel de réparation de carrosserie consacrée à la fabrication de la carrosserie afin de connaître la résistance à la traction de l'acier utilisé.

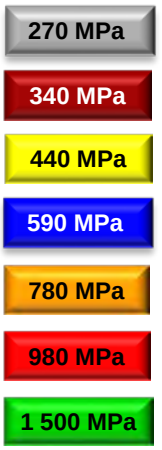
Fabrication de la carrosserie des modèles 2011-13



Fabrication de la carrosserie du modèle 2014







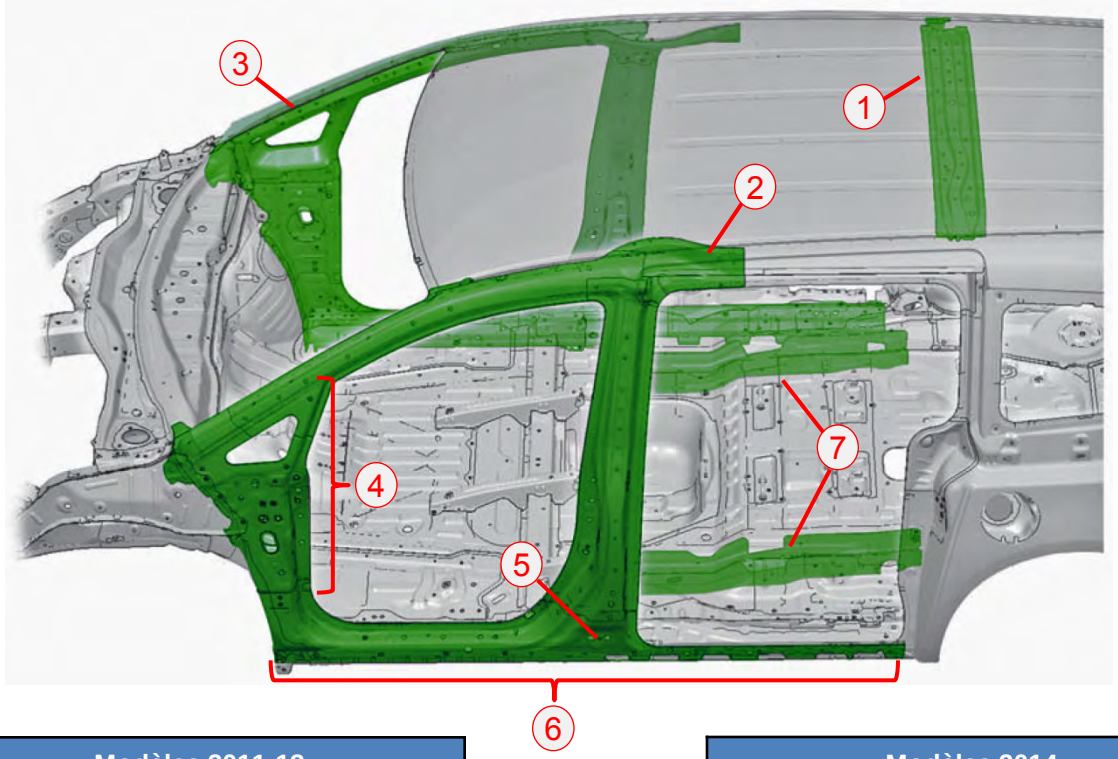
Légende : résistance à la traction de l'acier

© 2013 Honda Canada Inc. – Tous droits réservés

EMPLACEMENTS AVEC DE L'ACIER DE 1 500 MPa (ESTAMPÉ À CHAUD)

Cet acier est plus résistant que l'acier ordinaire, ce qui lui permet de mieux protéger les occupants du véhicule, tout en réduisant le poids total du véhicule et en améliorant l'économie d'essence.

Les pièces numérotées dans le schéma ci-dessous sont fabriquées à partir d'acier de 1 500 MPa :



Modèles 2011-13	
1	Voûte de toit en « D »
2	Longeron de toit avant

Modèles 2014	
1	Voûte de toit en « D »
2	Longeron de toit avant
3	Montant supérieur intérieur avant
4	Renforts supérieur et inférieur de montant avant
5	Renfort de montant central
6	Renfort et rallonge de seuil latéral
7	Renforts g et d du cadre de plancher

PRÉCAUTIONS POUR LE LEVAGE ET LE REMORQUAGE

- La méthode préférable pour transporter ce véhicule consiste à utiliser une remorqueuse à plateforme.
- Il est également possible d'utiliser un équipement de remorquage qui permet de soulever les roues avant pour remorquer ce véhicule.

Pour obtenir plus d'information, consultez la section Remorquage d'urgence (Emergency Towing) dans le manuel du propriétaire.

- Soulevez le véhicule aux endroits indiqués seulement pour éviter de l'endommager.
- On ne peut soulever ou remorquer ce véhicule en s'appuyant sur les pare-chocs, car cela causera des dommages importants.

Pour plus d'information, consultez la section Points de levage et de support (Lift and Support Points) du manuel de service ou de réparation de carrosserie approprié.

© 2013 Honda Canada Inc. – Tous droits réservés

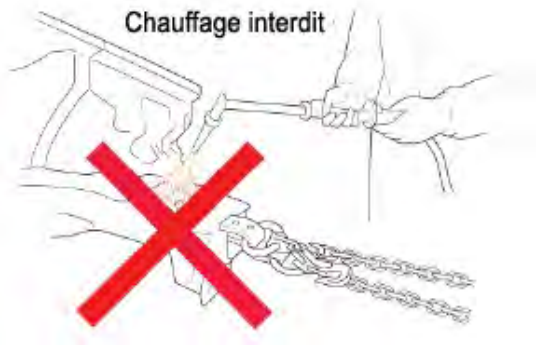
Information pour la réparation de la carrosserie

REMARQUE : La section qui suit sert uniquement à présenter des éléments nouveaux et à soulever des points importants. Vous ne devriez pas effectuer des réparations de carrosserie sans avoir d'abord consulté le manuel de réparation de carrosserie approprié pour obtenir toute l'information nécessaire.

UTILISATION DE LA CHALEUR LORS DU REDRESSEMENT ET DE LA RÉPARATION DE LA CARROSSERIE

Lorsque vous effectuez des procédures de redressement ou de réparation de la carrosserie :

- N'APPLIQUEZ PAS de chaleur aux pièces de la carrosserie pour les redresser.
  Cela risque d'affaiblir la structure interne et le niveau de résistance des pièces en acier à haute résistance.
- Toute pièce qui a été chauffée lors d'un redressement DOIT être remplacée par une pièce neuve.
- Ignorer ces instructions peut réduire considérablement le niveau de protection des occupants en cas de collision.

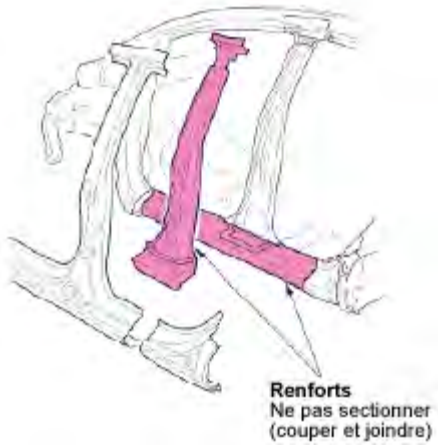


LIGNES DIRECTRICES POUR LE SECTIONNEMENT (COUPER ET JOINDRE)

En raison des améliorations à la structure de la carrosserie augmentant la sécurité en cas de collision et la rigidité, les matériaux, les épaisseurs de l'acier et les éléments de renforcement internes sont devenus très spécifiques. Suivez les lignes directrices suivantes pour éviter d'effectuer des réparations non sécuritaires :

- Évitez de sectionner (couper et joindre), à l'exception des panneaux extérieurs et des panneaux de plancher, à moins qu'une procédure spécifique soit indiquée dans le manuel de réparation de carrosserie.

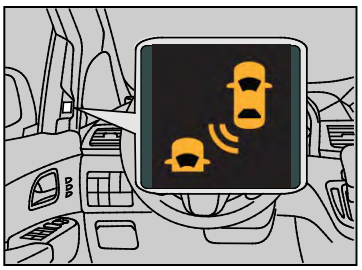
- Remplacez les composants structurels de la carrosserie en tant qu'assemblages dont la configuration est identique à celle des composants remplacés.



SYSTÈME D'INFORMATION D'ANGLE MORT (BSI)

On distingue les modèles Touring Elite munis de ce système par les témoins d'avertissement du système BSI se trouvant sur les deux portières avant, près des rétroviseurs extérieurs.

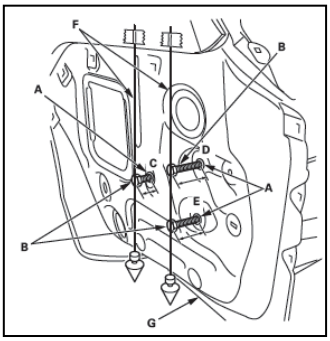
- Le système utilise deux unités radars placées de chaque côté du véhicule sous le pare-chocs arrière.
- Le système peut faire défaut et déclencher des codes d'anomalie en cas de dommages, d'une réparation inappropriée ou de présence de grandes quantités de matières étrangères sur un des composants suivants :
  - Pare-chocs arrière
  - Panneaux latéraux extérieurs
  - Points de fixation des unités radars



Témoin d'alerte du système BSI

- Lors des réparations, plusieurs vérifications et inspections doivent être effectuées au niveau de la zone de fixation des unités radars. Vous trouverez les procédures de vérification des points de fixation des unités radars du BSI dans les sections suivantes :
  - Installation des panneaux extérieurs latéraux arrière (Rear Side Outer Panel Installation) du manuel de réparation de carrosserie.
  - Vérification de la zone de fixation des unités radars du BSI (BSI radar unit mounting area check) du manuel de service.

- Si vous ne vérifiez pas la zone de fixation, il est possible que le concessionnaire ne soit pas en mesure d'orienter les unités radars adéquatement.



Section arrière gauche du véhicule derrière le pare-chocs

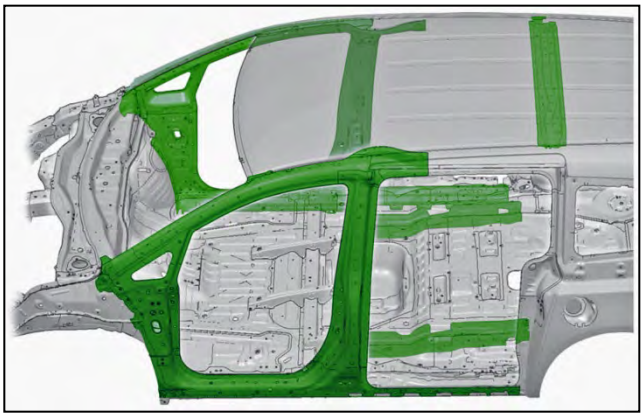
© 2013 Honda Canada Inc. – Tous droits réservés

Précautions et information pour le soudage

RÉPARER LES PIÈCES EN ACIER DE 1 500 MPa

Tenez compte des précautions suivantes lorsque vous réparez des pièces en acier à résistance de 1 500 MPa :

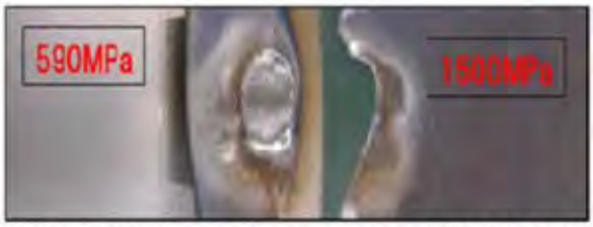
- NE TENTEZ JAMAIS de redresser des pièces en acier de 1 500 MPa, car elles risquent de se fendre.
- Les pièces en acier de 1 500 MPa DOIVENT être remplacées en respectant les joints d'usine et à l'aide de soudage par points par résistance (STRSW).
  Les joints brasés par soudage MIG peuvent être utilisés UNIQUEMENT aux endroits inaccessibles pour l'équipement de soudage par points.
- Afin de garantir une résistance à la traction appropriée des soudures, réglez toujours le soudeur par points par résistance selon les spécifications indiquées dans le manuel de réparation de carrosserie.



Informations importantes

Ce panneau est fabriqué à l'aide d'acier à ultra haute résistance (UHSS/1 500 Mpa/ USIBOR) et doit être installé en tant que pièce unique. Il est interdit de le sectionner. L'acier à ultra haute résistance nécessite de l'équipement de soudage spécialisé et des réglages spécifiques, vous devez également suivre des procédures spécifiques. Consultez la section sur le soudage du manuel de réparation de carrosserie approprié. L'utilisation d'équipement autre ou le non-respect des procédures vous empêchera d'effectuer une réparation sécuritaire.

- N'EFFECTUEZ JAMAIS de soudage MAG sur l'acier de 1 500 MPa. La chaleur générée lors du soudage réduira considérablement la résistance et l'intégrité structurelle des pièces en acier de 1 500 MPa.
- Cette photo présente les résultats des tests de résistance à la traction de l'acier de 1 500 MPa soudé. L'acier de 1 500 MPa a fendu en premier, car la chaleur générée par le soudage a réduit son niveau de résistance bien en deçà de 590 MPa. Pour obtenir plus d'information, consultez la section Spécifications de soudage de pièces installées par estampage à chaud (1 500 MPa) (Hot Stamp (1 500 MPa) Parts Welding Specifications) du manuel de réparation de carrosserie.



Résultats du test de traction de l'acier de 1 500 Mpa soudé

LIGNES DIRECTRICES DE BRASAGE MIG POUR LES PIÈCES EN ACIER DE 1 500 MPa

Consultez le manuel de réparation de carrosserie pour obtenir l'information complète.

- Les emplacements des joints brasés par MIG sont indiqués dans le manuel de réparation de carrosserie.
- Le brasage MIG à trou simple ou double peut être indiqué dans le manuel de réparation de carrosserie selon la résistance à la traction des pièces jointes.
- Le diamètre et le nombre de trous sont des éléments essentiels pour garantir la résistance des joints.
- Un soudeur MIG pulsé DOIT être utilisé. Consultez les instructions du fabricant de l'équipement pour connaître les réglages de tension et de courant du soudeur.
- Les photos à droite montrent la différence des résultats entre le brasage MIG pulsé et non pulsé.

Soudure MIG pulsée (OK)

Sans soudure MIG pulsée (mauvaise)

© 2013 Honda Canada Inc. – Tous droits réservés

LES SPÉCIFICATIONS DE SOUDAGE MAG POUR LES PIÈCES EN ACIER À HAUTE RÉSISTANCE DE 590-980 MPa

REMARQUE : Dans cette publication et les manuels de réparation de carrosserie, le soudage à l'arc sous gaz avec fil plein (GMAW) est indiqué par ses sous-types selon les exigences de soudage/brasage :

- Soudage/brasage MIG = soudage ou brasage à l'arc avec fil électrode en atmosphère inerte où un gaz de protection fait d'argon (Ar) à 100 % est utilisé. L'argon est inerte et ne réagit pas avec le bain de fusion ou de brasage.
- Soudage MAG = Soudage à l'arc en atmosphère active où le gaz de protection utilisé est un mélange de 80 % d'argon (Ar) et de 20 % de dioxyde de carbone (CO_2). On parle de soudage actif, car le CO_2 subit une réaction limitée avec le bain de fusion.

Informations importantes

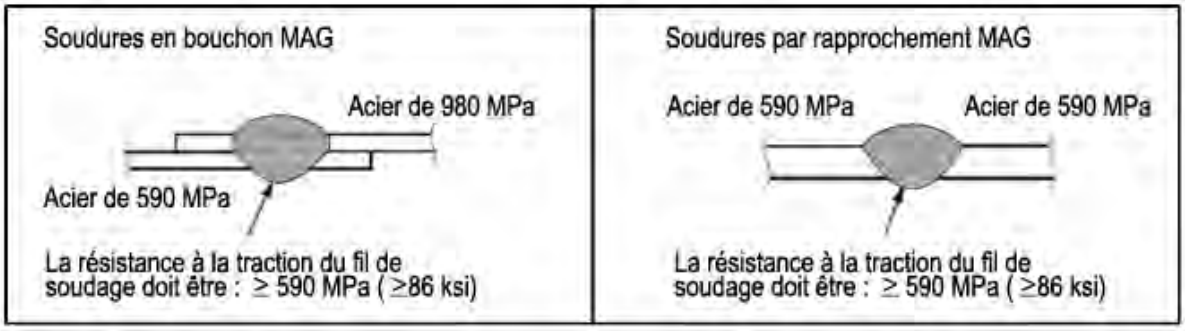
Les pièces fabriquées à partir d'acier à haute résistance (590-980 Mpa) doivent être installées en tant que pièces complètes. Vous ne pouvez les sectionner, à moins qu'une procédure soit indiquée dans le manuel de réparation de carrosserie. Cet acier à haute résistance nécessite de l'équipement de soudage spécialisé et des réglages spécifiques, vous devez également suivre des procédures spécifiques. Consultez la section sur le soudage du manuel de réparation de carrosserie approprié. L'utilisation d'équipement autre ou le non-respect des procédures vous empêchera d'effectuer une réparation sécuritaire.

Le manuel de réparation de carrosserie indique les types et les points de soudure pour chaque panneau de carrosserie :

- La résistance à la traction du fil de soudage doit être équivalente ou supérieure à la résistance à la traction la plus faible des pièces soudées. Ce tableau de conversion montre la relation entre la résistance à la traction de l'acier (MPa) et la résistance à la traction minimale du fil de soudage (ksi).
- Un fil MIG ER70S typique possède une résistance à la traction minimale de 70 ksi (483 MPa). Il peut être utilisé lors de la soudure de pièces d'acier allant jusqu'à 440 MPa. Consultez les schémas plus bas :

Résistance à la traction de l'acier (MPa)	Résistance à la traction du fil (ksi)
590	≥86
780	≥113
980	≥142

(1 000 psi = 1 ksi)

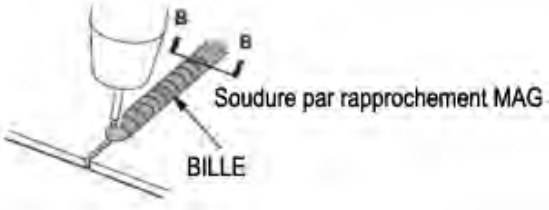


LIGNES DIRECTRICES POUR LE SOUDAGE EN BOUCHON MAG

- On peut utiliser le soudage en bouchon MAG pour joindre des composants de carrosserie à des pièces en acier de 590-980 MPa.
- Suivez les recommandations de la section Spécifications de soudage MAG pour les pièces en acier à haute résistance de 590 MPa et plus (MAG welding specifications for high-strength steel parts 590 MPa and higher) du manuel de réparation de carrosserie.

LIGNES DIRECTRICES POUR LE SOUDAGE PAR RAPPROCHEMENT MAG

- Le soudage par rapprochement MAG peut être utilisé uniquement sur les pièces en acier dont la résistance à la traction est de 590 MPa ou moins.
- La vitesse de soudage est essentielle pour garantir la résistance de la soudure et pour minimiser la zone affectée par la chaleur (HAZ).
- Suivez les recommandations de la section Spécifications de soudage MAG pour les pièces en acier à haute résistance de 590 MPa et plus (MAG welding specifications for high-strength steel parts 590 MPa and higher) du manuel de réparation de carrosserie.



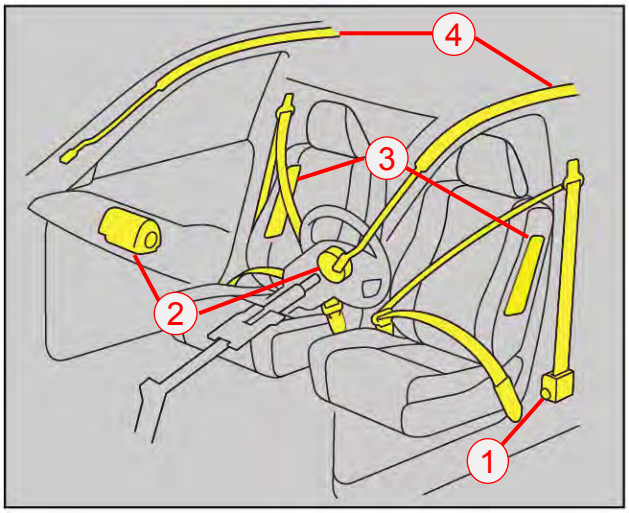
© 2013 Honda Canada Inc. – Tous droits réservés

Composants et réparations du système de coussins gonflables

COMPOSANTS DU SYSTÈME DE COUSSINS GONFLABLES

Le système de coussins gonflables de ce véhicule comprend les composants suivants pouvant se déployer en cas de collision :

1. Tendeurs des ceintures de sécurité du conducteur et du passager avant (peuvent se déployer sans que les coussins gonflables se déploient).
2. Coussins gonflables SRS du conducteur et du passager avant.
3. Coussins gonflables latéraux placés sur les parois extérieures des dossiers des sièges du conducteur et du passager avant.
4. Les rideaux gonflables de gauche et de droite placés au haut des vitres latérales sous la doublure de pavillon.



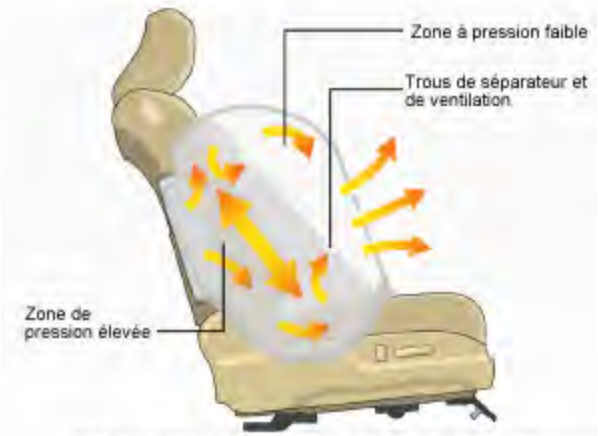
COUSSINS GONFLABLES LATÉRAUX SMARTVENT^{MC}

À partir de l'année-modèle 2014, ce véhicule est équipé de coussins gonflables latéraux SmartVent de nouvelle technologie :

- Cette conception de coussins gonflables contribue à atténuer le risque d'une force de déploiement excessive des coussins, ainsi que le risque de blessures aux passagers avant de plus petite taille.
- Il élimine le besoin d'un capteur du système de détection de la position de l'occupant (OPDS) dans le dossier du siège du passager avant.

À l'instar de tous les coussins gonflables latéraux, les précautions d'entretien suivantes s'appliquent :

- Des revêtements et/ou des fils de séparation spéciaux sont utilisés sur les sièges afin d'assurer une aire de déploiement adéquate.
- Les revêtements de sièges endommagés doivent être remplacés, et non réparés.
- N'installez pas de revêtements de siège qui ne proviennent pas de l'usine, puisqu'ils peuvent modifier l'aire de déploiement prévue du coussin gonflable.



Coussin gonflable latéral SMARTVENT^{MD}

RÉPARATIONS DU SYSTÈME DE COUSSINS GONFLABLES REQUISES APRÈS LE DÉPLOIEMENT

Pour rétablir le bon fonctionnement et permettre la suppression des codes d'anomalie, le système de coussins gonflables DOIT être réparé selon les directives du manuel de service. Consultez la section Remplacement/inspection des composants après le déploiement (Component Replacement/Inspection After Deployment) pour obtenir toute l'information nécessaire.

- N'UTILISEZ JAMAIS des pièces de système de coussins gonflables usées, réusinées ou modifiées!
- Lorsque vous effectuez des réparations du système de coussins gonflables, utilisez uniquement des pièces de remplacement d'origine fabriquées conformément aux normes s'appliquant aux pièces d'origine.
- Pour garantir que les pièces appropriées sont installées, indiquez le NIV du véhicule lorsque vous commandez des pièces. Comparez les numéros des pièces neuves et retirées pour vous assurer qu'ils sont identiques.

© 2013 Honda Canada Inc. – Tous droits réservés

TÉMOINS DU SYSTÈME DE COUSSINS GONFLABLES
Trois témoins sont utilisés pour le système de coussins gonflables :

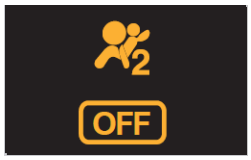
Témoin du système de retenue supplémentaire (SRS)
Lorsque vous placez le commutateur d'allumage en mode ON, ce témoin doit s'allumer et s'éteindre après environ 6 secondes.

- Si le témoin SRS ne s'éteint pas, ou ne s'allume pas, le système est défectueux.
- Les DTC doivent être récupérés et supprimés à l'aide de l'outil de diagnostic HDS (ou d'un outil équivalent). Communiquez avec un concessionnaire Honda en cas de besoin.
- Si un véhicule est envoyé au concessionnaire pour une réparation ou le dépannage du système de coussins gonflables, ajoutez une copie du devis de réparation incluant les numéros de pièces et le fournisseur des pièces de remplacement pour le système de coussins gonflables.

Témoin SRS

Témoin de désactivation du coussin gonflable du passager avant
Le témoin s'allume pour vous avertir que le coussin gonflable du passager avant a été désactivé.

- Cela se produit lorsque les capteurs de poids du passager avant détectent un poids de 65 lb (29 kg) ou moins, souvent le poids d'un tout-petit ou d'un bébé, sur le siège.
- Si le témoin s'allume et que personne ou aucun objet n'est sur le siège du passager, ou qu'un adulte est assis sur le siège, il est possible qu'un élément empêche le bon fonctionnement des capteurs de poids du siège ou que le système fasse défaut. Consultez la section Dépannage selon les symptômes du système SRS (SRS Symptom Troubleshooting) du manuel de service, ou communiquez avec un concessionnaire Honda en cas de besoin.



Témoin de désactivation du coussin gonflable du passager avant

Témoin de désactivation du coussin gonflable latéral (modèles 2011-13 seulement)
Ce témoin s'allume lorsque le capteur OPDS détermine que le coussin gonflable latéral du siège du passager avant doit être désactivé pour des raisons de sécurité.

- Cela peut survenir en raison de la présence d'un passager trop petit pour occuper le siège avant, qui adopte une posture relâchée ou n'est pas assis en position droite, ou qui se penche dans la voie de déploiement du coussin de sécurité gonflable.
- Ce témoin n'est pas utilisé pour indiquer la présence d'un problème du système OPDS ou de coussin gonflable.
- Ce témoin n'est pas utilisé sur les modèles 2014 et modèles subséquents dans la mesure où le capteur OPDS n'est pas requis lorsque la technologie de coussins gonflables latéraux SmartVent[MC] a été installée.

Témoin de désactivation du coussin gonflable latéral

RÉPARATIONS DES COMPOSANTS ÉLECTRIQUES DU SYSTÈME DE COUSSINS GONFLABLES
À moins que ce soit pour des inspections de composants électriques nécessitant l'alimentation de la batterie, placez toujours le commutateur d'allumage en position OFF (LOCK), débranchez le câble négatif de la batterie, puis attendez au moins 3 minutes avant de commencer les travaux.

- Pour faciliter l'identification, les connecteurs électriques contenant uniquement du câblage pour le système de coussins gonflables sont jaunes.
- Plusieurs faisceaux contenant principalement du câblage des coussins gonflables sont également enrobés de ruban jaune.
- Le câblage du système de coussins gonflables se trouvant dans un faisceau commun, comme un faisceau de plancher, n'est pas toujours marqué.
- NE TENTEZ JAMAIS de modifier, d'épisser ou de réparer le câblage du système de coussins gonflables.
  Si le câblage du système de coussins gonflables est endommagé, remplacez le(s) faisceau(x) de câbles.

REMARQUE : Consultez le manuel de service pour obtenir toute l'information concernant le fonctionnement, le diagnostic et les réparations des systèmes de retenue.

Faisceau et connecteurs du système de coussins gonflables (jaune)

© 2013 Honda Canada Inc. – Tous droits réservés

Information pour la réparation des composants électriques

SYSTÈME DE SURVEILLANCE DE LA PRESSION DES PNEUS (TPMS)

Ce véhicule est équipé d'un système TPMS sans initiateur.

- Le témoin de basse pression s'allume si la pression d'un ou des pneus est particulièrement faible.
- L'activation de ce témoin peut également être déclenchée par du temps froid, l'utilisation d'agent d'étanchéité de pneu ou l'installation de roues (de type non-TPMS), y compris une roue de secours compacte.
- Le témoin du système TPMS, ou du système de basse pression des pneus/TPMS, demeurera allumé et le système générera des codes d'anomalie si les ID des quatre capteurs de pression des pneus ne sont pas mémorisés par l'unité de commande TPMS après que vous ayez effectué les opérations suivantes :
    - Substitution d'une roue en bon état dotée d'un capteur de pression de pneu.
    - Remplacement d'un capteur de pression de pneu.
    - Remplacement de l'unité de commande TPMS.
- Consultez la section Mémoriser un ID de capteur de pression de pneu (Memorizing a Tire Pressure Sensor ID) du manuel de service pour obtenir l'information nécessaire.
- La procédure de mémorisation requiert un outil déclencheur pour système TPMS, comme l'appareil ATEQ VT55, et un outil de diagnostic HDS (ou équivalent). Communiquez avec un concessionnaire Honda en cas de besoin.
- REMARQUE : Les témoins de système utilisés varient selon que le véhicule est équipé d'un dispositif d'affichage d'information ou d'un dispositif d'affichage multifonctions.

Témoins - modèles équipés d'un dispositif d'affichage d'information

Témoin de basse pression des pneus

Indicateur TPMS

Témoins - modèles équipés d'un dispositif d'affichage multifonctions

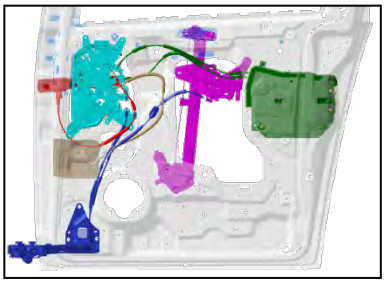
Témoin de basse pression des pneus/Indicateur TPMS

INFORMATIONS SUR LES PORTIÈRES ÉLECTRIQUES COULISSANTES ET SUR LE HAYON ÉLECTRIQUE

Information sur les portières électriques coulissantes

Toutes les versions, sauf la LX, sont équipées de deux portières coulissantes électriques :

- Un certain nombre de composants électriques et mécaniques doivent s'activer de façon synchrone afin que les portières puissent s'ouvrir et se refermer de manière appropriée.
- Si, pour une raison quelconque, l'alimentation électrique de l'unité de commande des portières coulissantes a été interrompue, ou si un composant de portière coulissante électrique a été remplacé, les portières doivent alors être « réinitialisées » afin qu'elles se remettent à fonctionner correctement.
- Consultez la section Réinitialisation de l'unité de commande des portières coulissantes électriques (Resetting the Power Sliding Door Control Unit) du manuel de service pour obtenir l'information nécessaire.



Composants des portières électriques coulissantes

Vue de l'intérieur de la portière coulissante côté droit

Information sur le hayon électrique

Les modèles EX-L, Touring et Touring Elite sont également équipés d'un hayon électrique :

- Dans les situations suivantes, le hayon électrique ne pourra s'ouvrir et se refermer automatiquement tant que le système n'aura pas été réinitialisé :
    - La batterie a été déconnectée ou le fusible n° B16 (10 A) situé dans le boîtier de relais/fusibles sous le capot a été enlevé pendant que le hayon était en fonctionnement.
    - Certains composants du hayon électrique ont été remplacés.
- Consultez la section Réinitialisation de l'unité de commande du hayon électrique (Resetting the Power Tailgate Control Unit) du manuel de service pour obtenir l'information nécessaire.

Actionneur du hayon électrique

Vue de l'intérieur de la zone du panneau 1/4 arrière gauche

© 2013 Honda Canada Inc. – Tous droits réservés

SYSTÈMES POUVANT NÉCESSITER L'AIDE D'UN CONCESSIONNAIRE POUR L'ORIENTATION

À partir de l'année-modèle 2014, certains modèles peuvent être dotés d'un ou de plusieurs des systèmes suivants qui nécessitent une orientation après des réparations de collision. Des outils spéciaux sont requis pour effectuer les procédures d'orientation. Communiquez avec un concessionnaire Honda en cas de besoin.

Système LaneWatch[MC] :

Le système LaneWatch utilise une caméra et l'unité d'affichage centrale pour aider les conducteurs à reconnaître les objets qui se trouvent dans l'angle mort du rétroviseur du côté passager.

La caméra LaneWatch doit être orientée si l'une ou l'autre des procédures suivantes a été effectuée :

- Retrait ou remplacement de la caméra LaneWatch
- Retrait ou remplacement d'un rétroviseur extérieur
- Retrait ou remplacement d'un panneau de portière
- Réparation d'un panneau de carrosserie de portière

Le système LaneWatch ne déclenche pas les DTC. Le dépannage et l'orientation de la caméra s'effectuent au moyen des fonctions d'autodiagnostic du système de navigation ou de l'affichage central.

Le système LaneWatch n'utilise pas de témoin pour informer le conducteur d'une défectuosité.

Caméra LaneWatch

Alerte de collision avant et Avertissement de sortie de voie (FCW/LDW) :

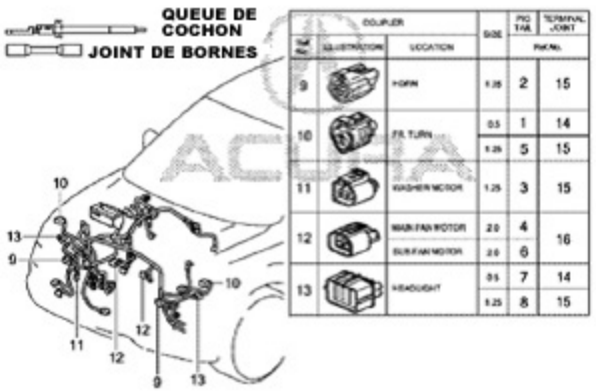
La caméra du système FCW/LDW doit être réorientée si :

- L'unité de la caméra FCW/LDW a été retirée ou remplacée.
- Le pare-brise a été retiré ou remplacé.

Si l'orientation n'est pas complétée, les témoins du système FCW et LDW s'allument et/ou clignotent.

RÉPARATIONS AVEC DES RACCORDS ET DES CONNECTEURS ÉLECTRIQUES EN QUEUE DE COCHON

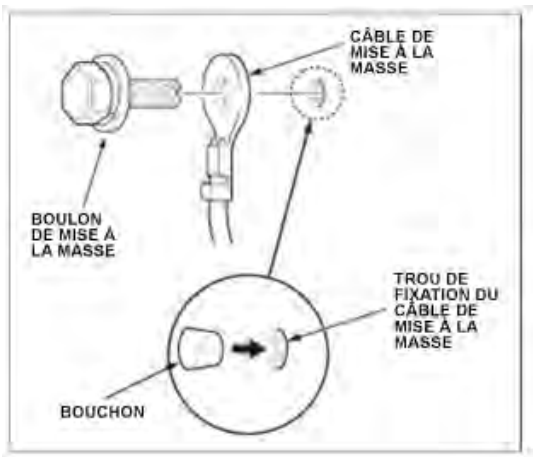
- Débranchez la batterie du véhicule avant d'effectuer du soudage ou des réparations électriques; consultez la section Débranchement et rebranchement des bornes de la batterie 12 V (12 Volt Battery Terminal Disconnection and Reconnection) du manuel de service ou de réparation de carrosserie pour obtenir plus d'information.
- Certains connecteurs électriques avant et arrière qui ont été endommagés à la suite d'une collision peuvent être réparés à l'aide de raccords et de connecteurs en queue de cochon comme ceux illustrés dans les images de CONNECTEURS ÉLECTRIQUES du catalogue de pièces (exemple montré ici).
- Les raccords en queue de cochon sont fixés aux câblages du véhicule à l'aide de joints de bornes spéciaux sertis et scellés. Une fois sertis, les joints sont chauffés à l'aide d'un pistolet à air chaud pour les rendre étanches.



- Les raccords en queue de cochon servant aux réparations sont offerts dans une gamme limitée de couleurs correspondant rarement au câblage du véhicule. Soyez très attentif lors des réparations pour vous assurer de les installer aux bons endroits.
- L'information de service des schémas de câblage du véhicule se trouve dans les Schémas de câblage électrique (EWD).
- Si du câblage est endommagé et qu'un raccord ou un connecteur en queue de cochon n'est pas accessible, remplacez le faisceau de câblage concerné.
- NE TENTEZ JAMAIS de modifier, d'épisser ou de réparer le câblage du système de coussins gonflables.

PROTECTION DES CÂBLES ÉLECTRIQUES DE MISE À LA MASSE

- Peindre sur les points de fixation des mises à la masse électriques peut causer des problèmes électriques, tels qu'une défectuosité du système d'assistance à la stabilité du véhicule (VSA) et le déclenchement de codes d'anomalie nécessitant un diagnostic laborieux.
- Protégez le câble de mise à la masse et les filets du trou de fixation du câble de mise à la masse à l'aide d'un boulon ou d'un bouchon en silicone lors de l'application d'apprêt ou de peinture.



© 2013 Honda Canada Inc. – Tous droits réservés